

Vem tar plats i det delade utrymmet?

En studie av rörelsemönster utifrån ett genusperspektiv

Alice Hammar

Titel: Vem tar plats i det delade utrymmet? En studie av rörelsemönster utifrån ett genusperspektiv
Engelsk titel: Who Dominates the Shared Space? A Study of Movement Patterns from a Gender Perspective
© Alice Hammar
Handledare: Kerstin Nordin, SLU, institutionen för stad och land
Examinator: Anna Tandré, SLU, institutionen för stad och land
SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur
Omfattning: 15 hp
Nivå: Grundnivå G2E
Kurs: EX0725, Projekt i landskapsarkitektur
Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna
Nyckelord: Dragarbrunnsgatan, genus, gångfartsområde, observation, rörelsemönster, trafikintegration
Publiceringsår: 2016
Publiceringsort: Uppsala
Online publication of this work: <http://stud.epsilon.slu.se/>

Sammandrag

Den här kandidatuppsatsen utgår från att vi lever och verkar i ett samhälle med tydliga köns- och maktstrukturer, en så kallad genusordning. Dessa strukturer kan påverka hur människor rör sig i och använder staden. Det är viktigt att vi som samhällsplanerare är medvetna om genusordningen, för att veta vem man gestaltar för och för att motverka utestängande effekter i stadsrummet. Eventuella skillnader i rörelsemönster och beteende hos olika grupper kan tyda på att staden inte är jämställt planerad. Syftet med uppsatsen är att undersöka om det finns någon skillnad i hur kvinnor och män rör sig på ett gångfartsområde, som är en form av gata där all trafik ska ske på de gåendes villkor. Studien appliceras på Dragarbrunnsgatan i centrala Uppsala. Metoden består i huvudsak av strukturerade observationer för att studera människors beteenden och rörelsemönster. Observationerna undersöker antalet förbipasserande fotgängare och fordon, olika händelser som sker kring dessa, samt kvinnors och mäns rörelsemönster. Resultatet visar att kvinnor och män har ett snarlikt beteende på den studerade platsen; ungefär lika många män som kvinnor väjer till exempel för fordon. Däremot har män, enligt studiens observationer av rörelsemönster, en något starkare tendens att ta gaturummet i anspråk, det vill säga röra sig i gatans mitt. Utifrån resultatet diskuteras att faktorer som platsens utformning och målpunkter i området kan påverka mer än genusordningen i det här fallet. Vidare tar diskussionen upp observation som metod, med fokus på vad metodens möjligheter och begränsningar innebär för resultatet av denna studie.

Abstract

This Bachelor's thesis assumes that we live and work in a society with structures based on gender and power, a so called gender order. These structures can affect how people move in and use the city. It is important that community planners have knowledge of this subject, in order to counteract excluding effects in public spaces. Any differences in movement patterns and behaviour might mean that the city is planned without consideration for gender equality. The purpose of this essay is to investigate if there is a difference between men's and women's movement patterns in a shared space, where all traffic should be on the pedestrians' terms. The study is applied to Dragarbrunnsgatan in central Uppsala. The main method is structured observations to study people's behaviour and movements. The observations examine the number of passing pedestrians and vehicles, different events that evolve around them, and the movement patterns of women and men. The results show that men and women have a similar behaviour in this particular place; for instance approximately the same amount of men and women give way to vehicles. However, when you look at maps of movement patterns, men have a slightly stronger tendency to claim the street scape and thus walk in the middle of the street. Based on the results it is discussed that factors such as the design of the place and target points in the area might affect more than the gender order in this case. Furthermore, the discussion deals with observations as a method, with focus on significant possibilities and limits that influenced the results of this study.

Innehåll

1. Introduktion.....	5
1.1. Uppsatsens genomförande	6
1.2. Bakgrund: gångfartsområde.....	6
1.3. Dragarbrunnsgatan	6
1.4. Bakgrund: genusperspektiv och jämställdhet.....	7
1.5. Tidigare forskning	8
1.6. Begreppsprecisering	9
1.7. Syfte och frågeställning	9
1.8. Avgränsningar	9
2. Metod	10
2.1. Litteratursökning.....	10
2.2. Observationer.....	10
2.2.1. Räkande av fordon och fotgängare.....	11
2.2.2. Händelser.....	11
2.2.3. Rörelsemönster.....	12
3. Resultat och analys	13
3.1. Räkande av fordon och fotgängare	13
3.2. Händelser	14
3.3. Analys av räkande och händelsemönster	14
3.4. Rörelsemönster	15
3.5. Analys av rörelsemönster.....	17
4. Diskussion	17
4.1. Metoddiskussion.....	17
4.2. Felkällor	18
4.3. Resultatdiskussion	19
4.4. Gångfartsområde: utformning och gestaltning	19
4.5. Genusperspektiv: planering och gestaltning	20
4.6. Vidare forskning	20
5. Referenser.....	22

1. Introduktion

Inom landskapsarkitekters verksamhetsområde, där vi på olika sätt hanterar den fysiska miljön, är det av stor vikt att ha kunskap om hur det offentliga rummet används. Genom en medveten planering och gestaltning kan vi motverka orättvisor och utestängande effekter som ett led i arbetet mot ett jämställt samhälle.

Enligt genusforskaren och kulturgeografen Birgitta Andersson (2005, s. 35) lever vi i ett samhälle med tydliga köns- och maktstrukturer, vilket påverkar oss som individer och våra levnadssätt. Dessa strukturer bestämmer på förhand hur vi ska bete oss och hur vi blir uppfattade av andra, baserat på vårt kön – en så kallad genusordning (Andersson 2005, s. 35).

Genusordning är ett begrepp som betecknar olika maktstrukturer i samhället utifrån teorier om att kvinnor och män hålls åtskilda genom att olika uppgifter och roller kopplas till deras respektive kön (Andersson 2005, s. 35). Det är därför, menar Andersson, viktigt att undersöka hur dessa strukturer tar sig uttryck och påverkar människor genom att problematisera kön. För att göra detta krävs en systematisk granskning där man, som Friberg, Listerborn, Andersson och Scholten (2005, s. 10) beskriver det, hela tiden måste analysera platser, arkitektur, transportsystem och planeringsinstrument ur ett genusperspektiv. Friberg et al. (2005, s. 10) menar att om vi inte frågar oss vem som skapat ett rum, eller vem som använder det, så *osynliggör vi eller blundar för verkligheten*.

För att lyfta frågor kring jämställdhet är det viktigt att granska olika situationer med ett genusperspektiv, eftersom strukturella ordningar kan vara svåra att lägga märke till bara genom att vistas på en plats eller i en situation (Andersson 2005, s. 28). Det krävs att man börjar diskutera jämställdhet för att upptäcka problemen och för att få kunskap om hur de kommer till uttryck, menar Andersson.

Dagligen rör sig många människor mellan hemmet, arbetet och olika serviceinrättningar, vilket leder till att det offentliga rummet till stor del präglas av våra förflyttningar. Vare sig förflyttning sker med hjälp av ett fordon eller till fots tas det offentliga rummet i anspråk och interaktioner människor sinsemellan sker.

I mitten av 90-talet infördes i Sverige gångfartsområden, det vill säga gator och områden med en reglerad form av trafikintegration där alla brukare (fordon, cyklister och fotgängare) samsas om utrymmet på de gåendes villkor (Nordstrand 2013, s. 5). Deras främsta syfte är enligt Nordstrand att skapa attraktiva stadsgator med låga hastigheter.

Olika brukare använder stadens utrymmen på skilda sätt beroende på hur de transporteras och färdas, men vi tror att man även kan se skillnader kopplade till andra, mera individuella faktorer. Den här uppsatsen undersöker hur ett gångfartsområde används och hur samspelet fungerar mellan bilister, cyklister och fotgängare utifrån ett genusperspektiv. Genom att studera och observera människors rörelsemönster vill vi ta reda på om dessa strukturer styr användandet av de delade utrymmena i staden. Om det finns skillnader i rörelsemönster beroende på kön kan det, menar vi, tyda på att det delade utrymmet inte är jämställt. Att undersöka hur människor rör sig i staden kan därför vara relevant som underlag för framtidens stadsplanering utifrån ett genusperspektiv.

1.1. Uppsatsens genomförande

Arbetet med denna uppsats påbörjades inledningsvis av mig, Alice Hammar, och Patrik Wallin. Vi gjorde gemensamma litteratursökningar, valde och utformade en metod, gjorde observationer och sammanställde resultaten av dessa. När vi skulle påbörja analys och diskussion hade Patrik inte möjlighet att delta under dessa arbetsmoment. Jag fick därför på egen hand begränsa ämnet och slutföra uppsatsen.

1.2. Bakgrund: gångfartsområde

Ett gångfartsområde är ett område där olika trafikgrupper integreras på samma yta, så kallad trafikintegration (Nordstrand 2013, s. 5). Det som skiljer ett gångfartsområde från en gågata är enligt Nordstrand att genomfartstrafik är förbjuden på gågatan. Dessa trafikintegrerande områden infördes i Sverige på 1990-talet och gick först under namnet gårdsgata, men bytte 2007 namn till gångfartsområde (Nordstrand 2013, s. 6). Förebilden var holländska woonerfgator, vars principer liknar gångfartsområdets – fordonstrafiken ska ske på fotgängarnas villkor (Brenner 2006, ss. 9-10).

Syftet med att börja införa gator med dessa principer var att motverka de negativa effekterna med den bilanpassade staden (Brenner 2006, s. 9). Buller och trängsel blev ett allt vanligare problem och människorna i staden trängdes undan på bekostnad av bilens framkomlighet (Brenner 2006, s. 9).

Gångfartsområden kan enligt Brenner (2006, s. 10) generera fördelar som exempelvis förbättrad social sammanhållning då gaturummet blir en plats för alla, en ökad tillgänglighet till offentliga utrymmen och förbättrad trafiksäkerhet i och med mindre genomfartstrafik och lägre hastigheter. Han menar att trafiklösningen dock har en del brister i praktiken, eftersom principerna för trafikintegration också leder till försämrad framkomlighet i och med att många brukare tar ytorna i anspråk. Fotgängare tycks också söka sig ut till gatans kanter trots att de ska kunna använda hela gatan (Brenner 2006, s. 11).

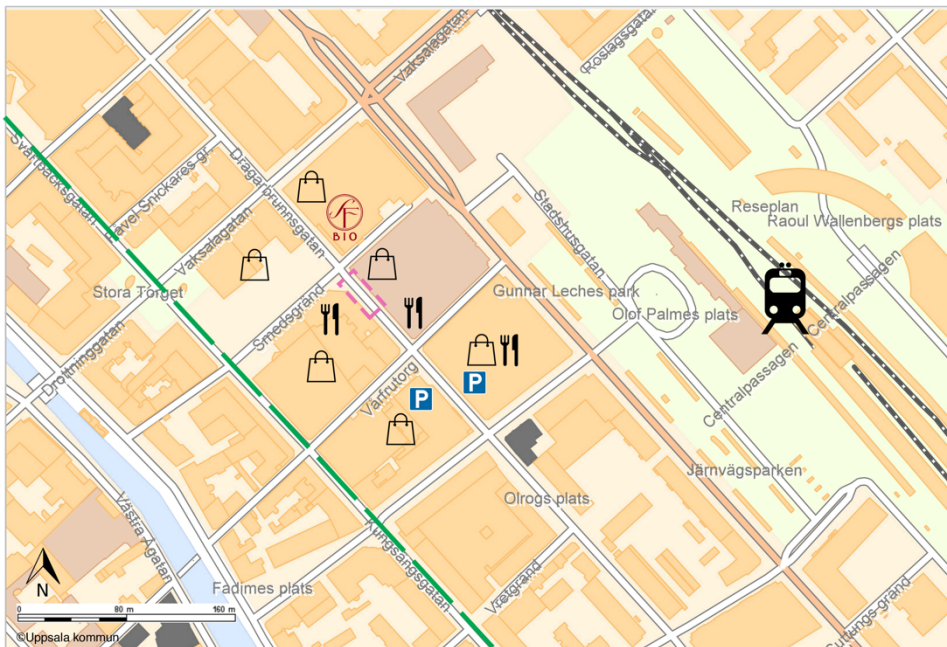
1.3. Dragarbrunnsgatan

Dragarbrunnsgatan är en central gata i Uppsala som tidigare var trafikerad av busstrafik men som 2009 omvandlades till gångfartsområden, omväxlande med vanlig gata, efter att busstrafiken omdirigerats (Nordstrand 2013, s. 25). I gångfartsområdena skapar cykelställ förträngningar i gatan där det tenderar att bli täta flöden av fotgängare, vilket enligt Nordstrand försvårar framkomligheten och dämpar hastigheten för passerande bilar och cyklar. Markbeläggningen har varierat utseende för att skapa en indirekt zonindelning mellan körfält och gångbana (Nordstrand 2013, s. 25).

Den valda observationsplatsen är en begränsad del av Dragarbrunnsgatan mellan Smedsgränd och Bredgränd. Gatan är där omgiven av fyra våningshus i sten med varierat utseende som i bottenplan används för restaurang- och affärsverksamheter. Gångfartsområdena längs Dragarbrunnsgatan är en aning upphöjda jämfört med de områden som utgör vanlig gata, och markmaterialet övergår från asfalt till gråbeige markbetong. Själva gångfartsområdet är dock utan nivåskillnader; zonindelningen mellan kör- och gångbana är istället markerad med olika markstensbeläggningar. Körfältet utgörs av mindre

betongmarksten, medan gångbanan, tydligt separerad med dräneringsrännor och gjutna sinusplattor, är belagd med större betongmarksten. Den del av gatan där observationerna utfördes är fjorton meter bred varav sju meter tas upp av cykelställ. Det trånga gaturummet med de omslutande fyravåningshusen ger platsen en tydlig rumslighet och riktning. Avsaknaden av vegetation och utsmyckningar ger ett relativt kallt gaturum, men med god sikt, om man bortser från cyklarna som står parkerade i ställen.

Målpunkter inom det utvalda området är Systembolaget, Annabel's restaurang och bar samt portar in till bostäder och kontor på de övre våningarna. I anslutning till observationsplatsen (inom två kvarter) finns parkeringshus, hotell, restauranger, butiker, två gallerior och en biograf. Gatan korsas av tvärgator in mot Uppsalas enda gågata och ner mot Fyrisån, samt upp mot Kungsgatan och resecentrum. Närheten till resecentrum gör att stora flöden människor strömmar genom eller längs med gatan under stora delar av dygnet eftersom många pendlar eller på andra sätt reser dagligen.



Figur 1. Observationsplatsen med omgivning. Målpunkter såsom butiker, restauranger, parkeringshus och biograf är markerade med av författaren tillagda symboler i de omgivande kvarteren. Gånggatan är markerad med grön streckad linje. Observationsplatsen är markerad med rosa streckad linje. Kartunderlag (bakgrundskarta): Uppsala kommuns kartverktyg (2016a) med publiceringstillstånd 2016. Bearbetat av författaren.

1.4. Bakgrund: genusperspektiv och jämställdhet

Att se och tänka i termer av kön kan beskrivas som att ta på sig köns- (eller genus) glasögon. De är som ett par dubbelslipade glasögon: När man första gången får dem på sig ser man knappt, allt blir bara suddigt och det snurrar runt i huvudet, men när man väl vant sig vid dem blir omgivningen förstålig [sic] och man klarar sig inte utan dem /.../. (Andersson 2005, s. 11)

Så beskriver genusforskaren och kulturgeografen Birgitta Andersson hur det är att se på världen utifrån en könsmedveten och genusvetenskaplig grund. Genusvetenskap är ett brett område som inrymmer flera olika teoretiska ansatser

där kön problematiseras (Andersson 2005, s. 36). I den här uppsatsen används genusperspektivet som ett redskap för att *tänka kön* vid granskning och analys av våra observationer.

Genus är ett begrepp som kommer från engelskans *gender* och syftar på det sociala och kulturella könet som vi människor bär, till skillnad från det biologiska könet (Friberg et al. 2005, s. 10). Andersson (2001, ss. 17-18) skriver att genus är en social konstruktion som formas och förändras genom olika sociala och kulturella processer. Det är denna konstruktion som definierar vad som är manligt och kvinnligt och som bestämmer hur människor ska vara och bete sig i samhället, menar Andersson.

Jämställdhet handlar om kvinnor och män och om deras lika värde, det vill säga att de har samma makt att forma såväl samhället som sina egna liv (Statistiska Centralbyrån 2014, s. 2). Begreppet går att lyfta och diskutera på många nivåer, från individ- till samhällsnivå, men tyngdpunkten ligger på att belysa maktstrukturer mellan könen (Andersson 2005, s. 34). Sverige anses vara ett av världens mest jämställda länder (World Economic Forum 2014, s. 8), men Statistiska Centralbyråns *På tal om kvinnor och män – Lathund om jämställdhet* (2014, s. 4) visar att vi är långt ifrån att helt jämna ut könsklyftorna. Enligt statistiken är det fortfarande fler kvinnor som jobbar deltid och tar ut merparten av föräldraledigheten, och löneskillnaderna har knappt minskat sedan 1980-talet.

1.5. Tidigare forskning

Den tidigare forskning som undersöker genus och stadens rum har i hög grad fokus på trygghetsfrågor och kvinnors upplevda hot om våld. Till exempel utreder Birgitta Andersson (2001, s.7) i forskningsprojektet *Rädslans rum – trygghetens rum* temat säkerhet och förflyttningar utifrån ett genusperspektiv, där hennes syfte är *att studera kvinnors rädsla för hot och våld i trafikrummet*. Enligt Andersson gör rädslan för våld att kvinnor begränsas från att utnyttja den offentliga miljön, samt att det påverkar vilka färdstätt de väljer. Andersson skriver att:

Genom att, i tid och rum, utforska genusordningen i de vardagliga aktiviteterna, kan den feministiska geografin belysa den fysiska miljön och hur den reflekterar genusordningen, samt hur i sin tur den fysiska miljön (åter)skapar genusordningen. (Andersson 2001, s. 11)

I nuvarande svensk stadsplanering finns exempel på feministiskt inriktad planering med särskilt fokus på kvinnor, som används för att förbättra befintliga platser där kvinnor känner sig otrygga och utsatta. Ett exempel på det är Husby torg i Stockholm, som ska rustas upp och byggas om efter de önskemål och synpunkter som kvinnorna i området har (Lund 2015).

Mot den bakgrunden vill vi med denna uppsats undersöka hur genusordningen tar sig uttryck på en till synes neutral och central plats i staden, där det som påverkar kanske inte i första hand är hotet om våld.

1.6. Begreppsprecisering

Nedan följer definitioner av vissa begrepp som förekommer i uppsatsen. Inom genusforskningen kan en del termer ha olika innebörd beroende på vem som använder dem, därför förtydligas här några genusvetenskapliga begrepp såsom de används i denna uppsats. Även ordet brukare kan ha flera olika betydelser, och preciseras därför nedan.

- » **Könskodning** innebär att vissa platser, sysslor, attribut och föremål tolkas som antingen manliga eller kvinnliga (Andersson 2005, s. 19). Ett rum med tydligt manliga attribut, som följaktligen mest används av män, är *manligt kodat* och vice versa.
- » **Genusordning** eller **genussystem** är två synonyma begrepp som handlar både om isärhållandet av könen – att manligt och kvinnligt inte bör blandas – och om hierarkin där mannen anses överlägsen, den så kallade mansnormen (Hirdman 2004, s. 51).
- » **Mansnorm** är ett ord som beskriver hur mannen är utgångspunkten i samhället, vilket enligt Hirdman (2004, s. 51) förklaras av följande synsätt: *det är män som är människor, därmed utgör de normen för det normala och det allmängiltiga*.
- » **Gångfartsområde** är ett område där bil- och cykeltrafik får färdas, men högst i gångfart, till vilket riktvärdet är max 10 km/h (Nordstrand 2013, s. 6).
- » **Brukare** används i den här uppsatsen för att beskriva de fotgängare, cyklister och bilar som rör sig i gaturummet.

1.7. Syfte och frågeställning

Denna uppsats utgår från att eventuella skillnader i mäns och kvinnors användning av stadsrummet kan bero på att det delade utrymmet inte är jämställt. Stadsplaneringen påverkar i hög grad människors rörelsemönster. Genom att studera hur män och kvinnor rör sig i staden kan deras respektive rörelsemönster diskuteras utifrån ett genusperspektiv.

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur kvinnor och män rör sig på ett centralt gångfartsområde. Studien utförs på Dragarbrunnsgatan i Uppsala och består av observationer. Uppsatsen ska svara på följande frågeställning:

På vilket sätt kan likheter och skillnader mellan kvinnors och mäns rörelsemönster i staden beskrivas utifrån en observationsstudie på ett gångfartsområde?

1.8. Avgränsningar

Arbetet avgränsas geografiskt till Dragarbrunnsgatan i Uppsala, mellan Smedsgränd och Bredgränd. Fokus ligger främst på att utföra egna observationer och sedan analysera och reflektera kring resultaten av dessa.

Litteratursökningen har främst varit ett stöd under arbetets gång. Anledningen till detta är framförallt att vi inte funnit tillräckligt mycket relevant litteratur kopplad till just vår frågeställning, utan insåg under litteratursökningen att detta är en hittills relativt outforskad fråga. Större delen av undersökningen grundas därför på våra egna observationer.

I uppsatsen används konsekvent en indelning av människor enligt det binära könssystemet: kvinnor och män. Detta är inte för att exkludera andra könstillhörigheter, utan för att det på detta sätt är enklare att visa skillnader mellan könen och på så sätt synliggöra en genusordning.

2. Metod

Vi granskade en specifik plats för att därefter se om, och i sådana fall hur, människors användning av den påverkas av den mansnorm som enligt Hirdman (2004, s. 51) finns i samhället idag. Anledningen till att vi valde att studera Dragarbrunnsgatan mellan Smedsgränd och Bredgränd är att nästan hälften av gaturummet på denna plats tas upp av cykelställ. Detta begränsar framkomligheten och gör att gångfartsgatans kapacitet provas och dess funktion ställs på sin spets. Vi tänker oss att den här platsen kan ge intressanta resultat just för att många människor ska samsas på en begränsad yta.

Som huvudsaklig metod valdes strukturerade observationer. Detta berodde till stor del på att frågan om genus i denna typ av stadsmiljö sedan tidigare är relativt utforskad. Eftersom vi inte kunde hitta någon tidigare forskning blev vi tvungna att utforma delar av undersökningen utan stöd i andra beskrivningar av metoden.

Fördelen med strukturerade observationer jämfört med till exempel intervjuer eller enkäter är att de ger en direkt observation av beteendet, istället för att respondenterna själva ska återge sitt och andras beteenden (Bryman 2011, s. 262).

2.1. Litteratursökning

Vi läste inledningsvis främst publikationer med fokus på kvinnors erfarenheter och upplevelser av staden, men fann att dessa inte gav oss så mycket i vårt fortsatta arbete. Detta på grund av att de texter vi läste till största del handlade om upplevelsen av otrygghet och ett hot om våld, medan vår undersökning fokuserar på vem som tar plats i offentliga utrymmen, och inte utreder hurvida platsen kan upplevas som trygg eller inte. Vi använde oss även av litteratur för att definiera de genusteoretiska begrepp som förekommer i uppsatsen.

Den litteratur som visade sig vara mest användbar för oss i denna studie är Birgitta Anderssons forskningsrapporter *Rädslans rum – trygghetens rum – ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet* (2001) och *RISK – Om kvinnors erfarenhet och fysisk planering* (2001). Dessa publikationer behandlar förvisso en annan aspekt av hur kvinnor använder staden än den vår studie utgår ifrån, men de gav en bra ingång till arbetet och hjälpte oss att fördjupa oss inom olika genusteoretiska begrepp, vilket var till stor hjälp inte minst under de tidiga skedena av vårt arbete.

2.2. Observationer

Vi använde oss av tre olika former av strukturerade observationer. För att få ett så brett underlag som möjligt utfördes observationerna under olika veckodagar, väder och tider på dygnet. Strukturerade observationer utförs enligt ett bestämt schema och ger ett stort dataunderlag, vilket gör dem trovärdiga (Denscombe 2009, ss. 271-272). Enligt Denscombe (2009, ss. 274-275) ger de däremot ingen förklaring till varför saker sker, utan visar bara vad som sker, och all data måste därför analyseras i efterhand. Han beskriver vidare att det därmed finns en risk att de observationer som görs förenklas alltför mycket, och att vissa beteenden eller händelser inte får en korrekt förklaring.

Observationerna utfördes under fyra dagar, vid fyra tillfällen per dag, i intervaller om en eller en och en halv timme. Innan vi utförde de observationer som utgör underlaget för den här undersökningen gjordes en pilotobservation.

Tre av observationerna genomfördes på eftermiddagen/kvällen, en under morgonen/förmiddagen. Anledningen till detta var att vi utifrån vår egen erfarenhet ansåg att det rör sig mer folk på platsen under eftermiddagen. Eftersom vi ville undersöka vad som sker när det är så intensivt och så mycket rörelse som möjligt valde vi fler eftermiddagar än förmiddagar. Vi hade även velat göra observationer under en helg, men det rymdes inte inom ramen för denna studie.

Vi utförde observationerna från en trappa som leder upp till en port, ungefär i mitten av observationssträckan. Att vi kunde stå några steg upp gjorde att vi fick god överblick över platsen, men det innebar också att vi syntes väl. Under observationsdagarna var det flera förbipasserande som ställde frågor och undrade vad vi gjorde. Vi hade helst velat stå inomhus i till exempel en butik eller ett kontor, men det hade då varit svårare att få en ordentlig överblick över gatan. Vi ansåg att trots att vi var väl synliga så skulle det inte påverka resultatet i någon större utsträckning, eftersom observationerna främst handlade om rörelsemönster. Hur folk passerade platsen påverkades antagligen inte nämnvärt av att de iakttogs.

Under observationerna betraktade vi bilar och cyklar som fordon (utan att göra skillnad på kön), medan fotgängare konsekvent kategoriserades som män respektive kvinnor. Detta för att vi ville fokusera på fotgängares beteende i förhållande till sig själva och övriga brukare, medan bilar och cyklar sågs som objekt i stadsrummet. Vi observerade fotgängare av alla åldrar utom yngre barn, det vill säga från cirka 13 år och uppåt. Vi utformade vårt eget observationsschema samt upplägget för de olika observationsformerna, för att på bästa sätt kunna anpassa dem efter uppsatsens syfte och frågeställning.

2.2.1. Räknande av fordon och fotgängare

Den första observationsformen gick ut på att räkna exakt hur många som passerade platsen under fem minuter. De kategorier vi räknade var bilar, cyklar och kvinnliga respektive manliga fotgängare. Resultaten sammanställdes sedan i Tabell 1 på s. 13.

2.2.2. Händelser

Den andra observationsformen bestod i att vi under fem minuter noterade vad som hände när en bil eller cykel passerade den valda platsen. Vi antecknade både hur fordonet rörde sig, om det väjde för någon/något, vilken hastighet det hade, om det saktade in, men även om något annat fordon eller en fotgängare väjde för det. Anledningen till att vi valde att observera fordon och inte fotgängare var för att det händer mer kring fordonen, och vi kunde därför få ett större dataunderlag. En fotgängare som passerar kanske väjer en gång för en bil, medan en bil som passerar kanske orsakar att fem fotgängare behöver väja. Eftersom vi utförde tidsbegränsade observationer hann också fler bilar och cyklar passera platsen under de fem minuterna.

Händelser som noterades vid observation av bilar:

- » Långsam (gångfart)
- » Medel
- » Snabb
- » Väjer/stannar för annan bil
- » Cykel stannar/väjer
- » Manlig fotgängare stannar/väjer
- » Kvinnlig fotgängare stannar/väjer
- » Saktar in

Händelser som noterades vid observation av cyklar:

- » Långsam
- » Medel
- » Snabb
- » Väjer/stannar för bil
- » Väjer/stannar för annan cykel
- » Manlig fotgängare stannar/väjer
- » Kvinnlig fotgängare stannar/väjer
- » Saktar in
- » Väjer för fotgängare

Varje händelse fick varsin siffra, och när en bil eller cykel kom in i gaturummet noterade vi den aktuella siffran för varje observerad händelse som skedde kring fordonet. Dessa händelser sammanställdes sedan i Tabell 2 på s. 14.

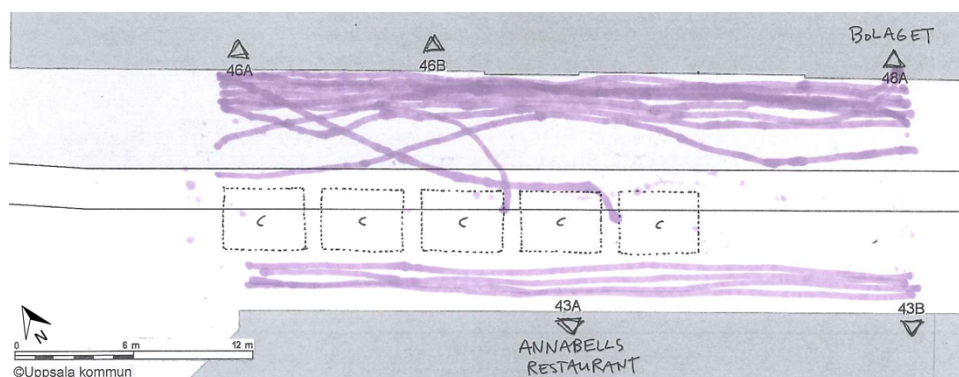
Vissa av händelserna som observerades valde vi att utelämna i slutresultatet, eftersom vi i efterhand kom fram till att de inte var relevanta för denna undersökning. De resultat som inte redovisas är fordonens hastighet, samt huruvida cyklar och bilar väjde. Eftersom den här uppsatsen har fokus på manliga och kvinnliga fotgängares rörelsemönster blev dessa uppgifter överflödiga.

2.2.3. Rörelsemönster

Med den tredje och sista observationsformen noterade vi under fem minuter rörelsemönster i gaturummet, med fokus på manliga respektive kvinnliga fotgängare.

Ett observationsobjekt i taget följdes, och ett streck som visar hens rörelser ritades upp på en karta över platsen, från det att hen klev in i observationsområdet tills det att hen lämnade det. Detta betyder att vi inte hann följa alla fotgängare som passerade, utan enbart ett urval. Idealt sett hade vi velat notera varje fotgängare, men det var alltså inte möjligt. Trots den här typen av ofrivilligt urval anser vi ändå att vi kunde uppfatta de huvudsakliga rörelsemönstren, liksom de avvikande.

På kartunderlaget ritade vi på förhand in portar och cykelställ för att lättare kunna orientera oss och följa rörelserna. Resultaten sammanställdes och redovisas i Figur 3-8 på ss. 15-17. På följande sida visas exempel på en originalskiss från ett observationstillfälle. I resultatavsnittet har figurerna bearbetats för tydligare läsbarhet.



Figur 2. Originalskiss över rörelsemönster. Varje streck representerar en förbipasserande fotgängare. De två svarta tvärgående strecken tillhör kartunderlaget och saknar betydelse i detta sammanhang. Kartunderlag (bakgrundskarta): Uppsala kommuns kartverktyg (2016b) med publiceringstillstånd 2016. Bearbetat av författaren.

3. Resultat och analys

Nedan redovisas resultaten av våra observationer. Resultaten är uppdelade efter de tre olika observationsformerna, och därefter ordnade kronologiskt. Efter att resultaten presenterats ges en kortfattad analys av dessa.

3.1 Räkning av fordon och fotgängare

Tabell 1. Antal räknade kvinnor, män, bilar och cyklar under de olika observationstillfällena. Varje observation varade fem minuter.

Fre 15/4	14:00	15:30	16:30	17:30
Män	59	114	66	65
Kvinnor	57	113	70	92
Bilar	2	15	6	7
Cyklar	25	51	40	23
Mån 18/4	8:00	9:00	10:30	11:30
Män	21	23	29	30
Kvinnor	17	21	20	34
Bilar	8	11	10	7
Cyklar	17	13	17	13
Tis 18/4	13:00	14:00	15:30	16:30
Män	39	25	25	47
Kvinnor	33	16	50	45
Bilar	2	14	8	14
Cyklar	19	8	17	28
Ons 18/4	13:00	14:00	15:30	16:30
Män	28	33	40	39
Kvinnor	44	45	56	70
Bilar	10	10	6	9
Cyklar	20	9	17	45

3.2. Händelser

Tabell 2. Observerade händelser. De två översta raderna, antal observerade bilar och cyklar, är det antal bilar och cyklar vi observerade under den utsatta tiden. Utifrån dessa noterade vi antal väjande fotgängare. Varje observationstillfälle varade fem minuter.

Fre 15/4	<i>14:10</i>	<i>15:40</i>	<i>16:40</i>	<i>17:40</i>
<i>Antal observerade bilar</i>	13	9	7	6
<i>Antal observerade cyklar</i>	14	13	17	13
<i>Manlig fotgängare väjer</i>	10	10	9	6
<i>Kvinnlig fotgängare väjer</i>	12	11	14	3
Mån 18/4	<i>8:10</i>	<i>9:10</i>	<i>10:40</i>	<i>11:40</i>
<i>Antal observerade bilar</i>	12	6	8	4
<i>Antal observerade cyklar</i>	19	13	11	13
<i>Manlig fotgängare väjer</i>	1	2	2	0
<i>Kvinnlig fotgängare väjer</i>	2	1	5	1
Tis 19/4	<i>13:10</i>	<i>14:10</i>	<i>15:40</i>	<i>16:40</i>
<i>Antal observerade bilar</i>	8	10	11	5
<i>Antal observerade cyklar</i>	17	9	19	19
<i>Manlig fotgängare väjer</i>	2	10	3	2
<i>Kvinnlig fotgängare väjer</i>	2	4	4	6
Ons 20/4	<i>13:10</i>	<i>14:10</i>	<i>15:40</i>	<i>16:40</i>
<i>Antal observerade bilar</i>	6	6	7	13
<i>Antal observerade cyklar</i>	15	14	17	34
<i>Manlig fotgängare väjer</i>	3	6	5	14
<i>Kvinnlig fotgängare väjer</i>	7	4	9	25

3.3. Analys av räknande och händelsemönster

Utifrån Tabell 1 och Tabell 2 kan vi se att det under våra observationer inte uppstod några tydliga skillnader gällande hur många kvinnor respektive män som rörde sig på platsen, och inte heller när det gäller hur de förhöll sig till varandra och andra brukare. Vid vissa tidpunkter passerade betydligt fler kvinnor än män, men detta kan bero på tillfälligheter och det är därför svårt att dra några slutsatser utifrån det utan att först göra en betydligt mer omfattande undersökning. En anledning till att fler kvinnor rörde sig mer på stan skulle till exempel kunna vara att de, i enlighet med rapporter från Statistiska Centralbyrån (2014, s. 4), i större utsträckning är föräldralediga eller deltidsarbetande jämfört med män.

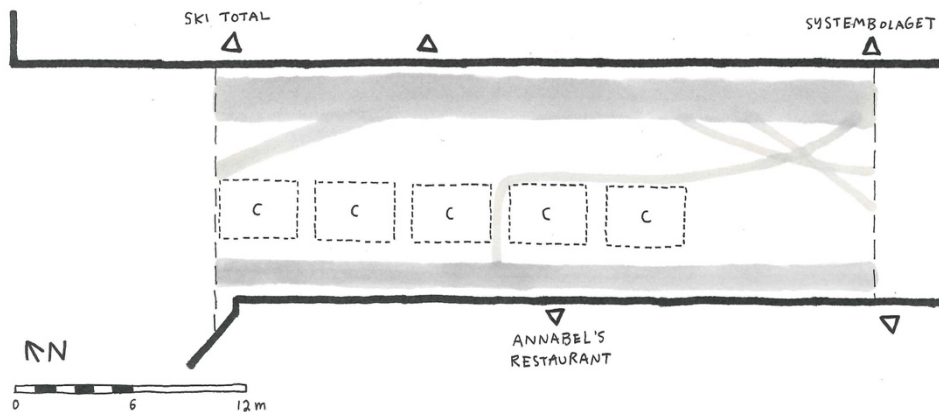
Det går inte heller att tydligt se vilka som väjde mest. Det var något fler kvinnor än män som väjde, men detta kan ha att göra med att det rörde sig något fler kvinnor på platsen. Vissa antaganden kan göras utifrån dataunderlaget, men detta är till exempel inte tillräckligt omfattande för att räkna ut hur många procent av kvinnorna respektive männen som väjde.

3.4. Rörelsemönster

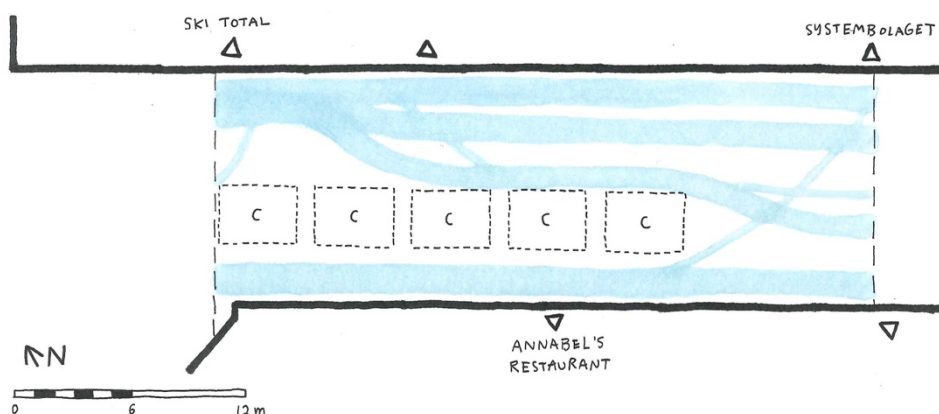
Vi valde att endast redovisa ett urval av de observationer som genomfördes gällande rörelsemönster. Detta för att tydligare kunna peka på likheter och skillnader mellan hur män och kvinnor rör sig på platsen, samt variationen vid olika tidpunkter och veckodagar. De tillfällen som redovisas är dels de två som skiljer sig mest från varandra, dels ett tredje som representerar vad vi uppfattade som ett genomsnittligt utslag.

Figuren är grafiskt förenklade jämfört med de originalskisser som gjordes vid observationstillfällena, för att skapa en tydligare läsbarhet. De grå respektive blå strecken representerar flöden av fotgängare istället för att visa varje enskild individ; ju tjockare linje, desto fler personer rörde sig där. De tunnaste linjerna representerar enskilda avvikare.

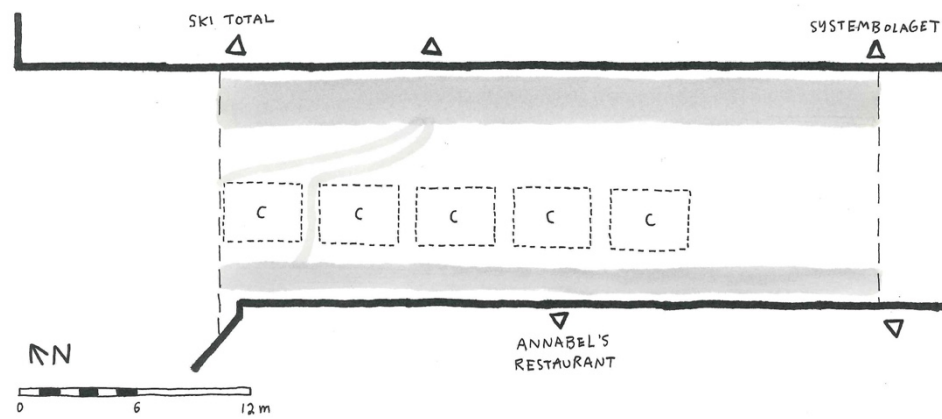
Gränsen för observationsområdet är markerad med lodrät, långstreckad linje. Cykelställerna är markerade med kortstreckad linje och "C". Entréerna inom observationsområdet är markerade med pilar innanför fasadlinjen, målpunkterna Systembolaget, Ski Total och Annabel's restaurant är angivna med namn.



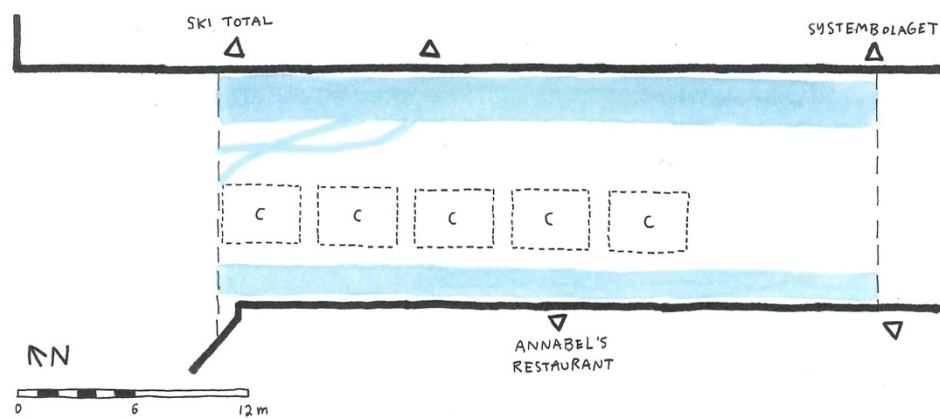
Figur 3. Kvinnliga fotgängares rörelsemönster, fredag 15/4 kl 14.20.



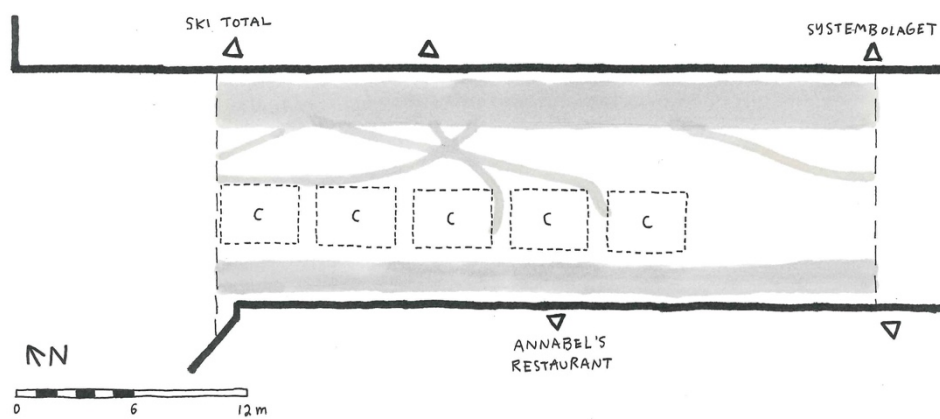
Figur 4. Manliga fotgängares rörelsemönster, fredag 15/4 kl 14.20.



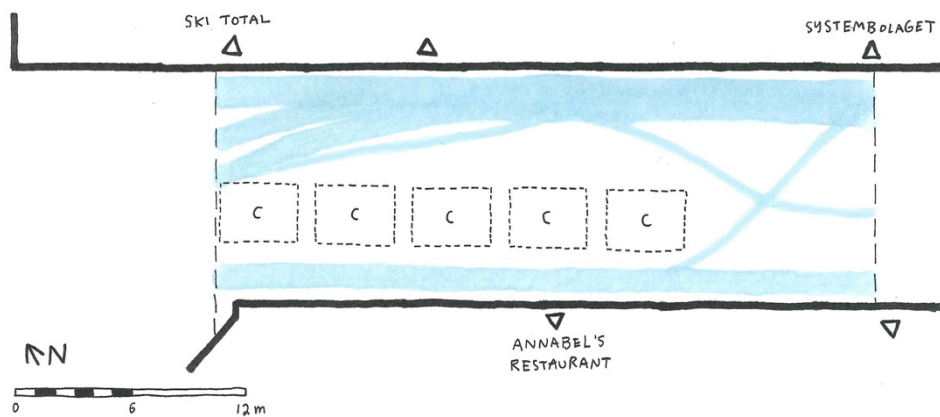
Figur 5. Kvinnliga fotgängares rörelsemönster, måndag 18/4 kl 8.20.



Figur 6. Mannliga fotgängares rörelsemönster, måndag 18/4 kl 8.20.



Figur 7. Kvinnliga fotgängares rörelsemönster, tisdag 19/4 kl 16.50.



Figur 8. Manliga fotgängares rörelsemönster, tisdag 19/4 kl 16.50.

3.5. Analys av rörelsemönster

Till skillnad från resultaten som redovisas i avsnitten 3.1 Räkning av fordon och fotgängare samt 3.2 Händelser, så visar observationerna av rörelsemönster vissa tecken på skillnader mellan könen. Såväl kvinnor som män rörde sig främst längs fasaderna, men männen verkade i större uträkning utnyttja hela gaturummet. Detta skedde framförallt när det var som mest människor i rörelse, vilket var under fredag eftermiddag (Figur 3 och 4). På måndagsmorgonen när det var lägre aktivitet och mer biltrafik i förhållande till mängden fotgängare rörde sig däremot män och kvinnor i princip identiskt (Figur 5 och 6). De observationstillfällen då det var medelhög aktivitet rörde sig kvinnor och män relativt lika, men männen tenderade att även vid denna tidpunkt röra sig mer i gaturummets mitt än vad kvinnorna gjorde (Figur 7 och 8).

4. Diskussion

Den här undersökningen utgick från ett tydligt antagande: det finns skillnader mellan kvinnor och män, en så kallad genusordning (Hirdman 2004, s. 51). Denna genusordning är enligt Hirdman så stark att den lyser igenom i alla våra vardagliga sysslor; vilka val vi gör, hur vi beter oss och hur vi rör oss. Vi ville med denna studie applicera frågan om kön på en situation där den tidigare inte utforskats, det vill säga ett gångfartsområde, för att se om det går att se skillnader mellan hur kvinnor och män rör sig i ett delat utrymme. Frågan som ställdes för att undersöka detta var: på vilket sätt kan likheter och skillnader mellan kvinnors och mäns rörelsemönster i staden beskrivas utifrån en observationsstudie på ett gångfartsområde?

4.1. Metoddiskussion

Eftersom frågeställningen i vår studie enligt vår uppfattning berör en outforskad kombination av en speciell slags gatumiljö och en särskild metod, krävdes att vi utformade vår undersökning på egen hand. Att använda strukturerade observationer som huvudmetod gav ett stabilt empiriskt underlag att utgå ifrån. Metoden, som innebär en direkt observation av beteenden, ger ett mera

tillförlitligt resultat än vid till exempel intervjuer eller enkäter, eftersom respondenterna kan minnas fel eller vara otillförlitliga (Bryman 2011, s. 262).

Vi borde däremot ha utformat observationsschemat något annorlunda. En stor del av observationerna fokuserade på cyklar och bilar, när vi snarare borde ha koncentrerat studien till enbart manliga och kvinnliga fotgängare, för att få ett större och mer tillförlitligt underlag gällande deras beteende och rörelser. Resultaten som gäller cyklar och bilar visade sig efter att undersökningen genomförts vara nästintill irrelevanta för att besvara vår frågeställning.

Det hade även varit till studiens fördel om vi räknat totalt antal förbipasserande *samtidigt* som vi observerade händelser och rörelsemönster. Vi hade då fått ett bredare tolkningsunderlag utifrån resultatet samt möjlighet att till exempel beräkna hur många kvinnor respektive män som väjer, procentuellt sett. Med den observationsmetod vi valde så räknade vi först fordon och fotgängare, och observerade därefter händelser och rörelsemönster, vilket gör att dessa siffror inte går att jämföra med varandra på ett vetenskapligt korrekt sätt. Anledningen till att vi delade upp det berodde främst på att det översteg vår kapacitet att observera så många olika saker samtidigt. Det bästa hade kanske varit att filma hela observationsplatsen, för att därefter ta fram alla resultat från ett och samma tidsspann.

Trots detta tror vi att denna metod kan användas även i framtida undersökningar och sammanhang, förutsatt att den utvecklas något. Vi gjorde förvisso en pilotobservation, men vi borde ha utfört den i ett så tidigt skede av arbetet som möjligt, och inte i direkt anslutning till studiens observationer som nu var fallet. Då hade vi även kunnat analysera resultatet av den och se om den gav oss den typ av data som vår undersökning krävde. Att utföra strukturerade observationer var en givande metod, men det är av stor vikt att man som observatör i förväg vet exakt vilket typ av dataunderlag man vill få ut av sin undersökning.

4.2. Felkällor

En felkälla är att vi ibland under observationerna hade svårt att avgöra en persons könstillhörighet. Då fick vi antingen hoppa över den personen eller chansna på om hen var en kvinna eller man, eftersom det bara var de två kategorierna vi använde oss av. Det hände även att det fanns en osäkerhet vid bedömning av de förbipasserandes ålder. Vi observerade människor från cirka 13 år och uppåt, men ibland var det svårt att åldersbestämma ungdomar omkring den åldern. Vi uppfattar dock inte att eventuella felbedömningar angående vare sig kön eller ålder inverkade negativt eller utslagsgivande på denna studie.

När vi observerade händelser så noterades inte exakt allt som hände under den avsatta tiden, utan vi följde ett urval av de bilar och cyklar som passerade. Anledningen till detta var att vi inte hann observera mer än så; för att få med allt hade vi behövt filma platsen för att sedan anteckna alla händelser i efterhand.

Detsamma gällde vid observationerna av rörelsemönster. Vi följde då så många fotgängare som vi hann med, men hade inte möjlighet att få med alla som passerade.

Dessa omständigheter gör att de resultat vi fick fram inte är helt tillförlitliga. Resultaten visar på tendenser i fotgängarnas rörelsemönster, men eftersom vi inte vet hur stor andel av de förbipasserande vi faktiskt observerade, så går det inte att

bedöma hur generella dessa tendenser är. Det är svårt att säga hur konsekvenserna av detta påverkar studien i stort, men det är i vilket fall som helst en brist i underlaget. Det mest vetenskapligt korrekta hade varit att utforma en metod som gjorde det möjligt att observera alla som passerade, samt utföra alla tre observationsformer inom ett och samma tidsspann.

4.3. Resultatdiskussion

Att kvinnor och män passerar och använder den undersökta platsen på ungefär samma sätt kan ha flera olika förklaringar. Framförallt är det en centralt belägen plats som nästan alltid är befolkad, vilket enligt Andersson (2001, s. 29) är en faktor som gör att den känns trygg att använda eftersom rädslan för övergrepp då minskar. Det är därför inte i fördelningen av antal kvinnor och män som genusordningen lyser igenom, utan i hur de rör sig. Kartorna över rörelsemönster visar att männen tenderar att utnyttja hela gaturummet i större utsträckning än kvinnorna. Detta skulle kunna betyda att männen känner att de har en mer självklar plats i det offentliga rummet, och beter sig därefter. De vet i så fall att gångfartsområdet är på deras villkor och anpassar sig därför inte till bilar och cyklar.

Det är även värt att poängtera att vid de tillfällen då männen rörde sig som mest i gatans mitt (fredag eftermiddag) så var det fortfarande i stort sett lika många män som kvinnor som väjde för passerande fordon. Det logiska i det fallet hade snarare varit om fler män väjt, eftersom de i större utsträckning rörde sig i gaturummets mitt. En förklaring till varför lika många kvinnor som män väjde skulle kunna vara att den stora mängden gående som rörde sig på platsen gjorde att bilar och cyklar passerade i väldigt låga hastigheter, och att gångfartsområdet under de förutsättningarna verkligen fungerade på de gåendes villkor. Man kan då tänka sig att de män som rörde sig i gatans mitt kände att den tillhörde dem, och att de därför inte behövde väja till förmån för fordon.

Även gatans utformning påverkar med stor sannolikhet fotgängarnas rörelsemönster. Körfälten och gångbanorna på Dragarbrunnsgatan har en tydlig zonindelning vilket gör att man som fotgängare i första hand väljer att röra sig längs fasaderna istället för i gatans mitt. Att Dragarbrunnsgatan växlar mellan vanlig gata och gångfartsområde bidrar troligtvis också till dessa rörelsemönster. Om gaturummet hade haft en annan utformning, med till exempel mer enhetlig markbeläggning, hade kanske resultatet blivit ett annat. Detta är även viktigt att ta med sig när man sätter denna undersökning i ett större perspektiv.

4.4. Gångfartsområde: utformning och gestaltning

Ett gångfartsområde kan vara utformat på många olika sätt, med varierande gatubredd, möblering och gestaltning. Dragarbrunnsgatan är fortfarande på många sätt anpassad efter genomfartstrafiken, vilket gör att fordonen har lätt att ta den i anspråk, och fotgängarna förpassas till gatans utkanter. Det är här vi som landskapsarkitekter kan påverka, och sätta fotgängaren först. Den del av Dragarbrunnsgatan som vi utförde våra observationer på är i första hand en genomfart, utan vare sig grönska eller möblering (förutom cykelställen). Det finns ingenstans för fotgängare att stanna till och uppehålla sig, utan alla som rör sig där har ett tydligt mål och en riktning.

Ett gångfartsområde med fler bänkar, uteserveringar, planteringar och gatuträd skulle kunna bidra till att det blir en trivsammare plats att vistas på. Detta skulle också göra att bilarna tvingas sakta ner ytterligare, eller att de väljer en annan färdväg. I slutändan handlar det om vilka vi väljer att prioritera och gestalta för i staden.

Det är även viktigt att ha i åtanke att män och kvinnor sannolikt har olika preferenser, intressen och behov vad gäller gaturummets utformning och funktioner. En heltidsarbetande man som främst kör bil använder sannolikt staden på ett helt annat sätt jämfört med en barnledig kvinna som åker buss eller promenerar. Faktorer såsom transportmönster, ekonomi, sysselsättning och shoppingmönster styr hur vi använder det offentliga rummet och vad vi vill få ut av det. Det gäller både i nutid och på längre sikt oavsett om, eller hur, mäns och kvinnors levnadsvillkor förändras med tiden. Gestaltning av stadsmiljöer bör ske för olika grupperns bästa, något som kan uppnås med hjälp av till exempel medborgardialoger.

Variationsrikedomen vid gestaltning av gångfartsområden gör att denna undersökning är svår att applicera på andra platser utan att först analysera deras specifika förutsättningar. Gatans utformning och gestaltning, mängden människor som passerar, målpunkter, tid och väder bidrar alla till vilket utfall undersökningen får.

4.5. Genusperspektiv: planering och gestaltning

Genusordningen och könsstrukturerna genomsyrar hela vårt samhälle, på såväl individ- som samhällsnivå, och samhällsplanerare bär ett ansvar att undersöka, problematisera och försöka motverka dessa strukturer. Landskapsarkitekter har genom sitt yrke en större möjlighet att påverka än många kanske är medvetna om. Att skapa platser och rum där alla människor kan röra sig fritt och få känna sig trygga och inkluderade är något som vi kan sträva mot och åstadkomma i vårt yrkesliv.

Den feministiska stadsplaneringsmodell som idag främst används på de platser där kvinnor upplever otrygghet, till exempel Husby torg som Lund (2015) skriver om i *Dagens Nyheter*, kan nog med stor fördel appliceras även på andra platser i staden. Även om kvinnor inte upplever ett hot om våld på en plats så kan det vara viktigt att se över vilka som i första hand använder den, och vilka som i sin tur trycks undan.

En nyckel till jämställd planering och gestaltning är till exempel att använda sig av inkluderande medborgardialoger och utgå från olika människors erfarenheter när vi gestaltar. Dagens planering utgår enligt Friberg et al. (2005, s. 16) ofta från en mansnorm, och det finns därför ett stort behov av att kvinnor får ett ökat inflytande, eftersom deras erfarenheter skiljer sig från männens.

4.6. Vidare forskning

Under arbetet med den här undersökningen kom vi i kontakt med flera olika spår som vore intressanta att arbeta vidare med. Ett sådant exempel är själva utformningen av gångfartsområden. Här skulle man kunna undersöka hur ett gångfartsområdes utformning påverkar dess användning, och bland annat jämföra två eller flera olika områden. Man skulle även kunna göra ett gestaltungsförslag,

utifrån frågan om hur ett gångfartsområde kan gestaltas för att gynna fotgängarna (eller en annan brukargrupp) i så stor utsträckning som möjligt.

De frågor som kan ställas kring genus och jämställdhet är nästintill outtömliga. Utifrån de teorier om feministisk stadsplanering som bland annat används vid ombyggnationen av Husby centrum (Lund 2015) skulle till exempel en gestaltning kunna göras, utifrån frågeställningar som *Hur kan ett jämställt/jämlikt gaturum gestaltas?* eller *Hur kan platsen X omgestaltas utifrån kvinnors behov?* Dessa teorier kan även användas som analysmetod, antingen på en enskild plats eller för att jämföra olika platser. Frågan om genus kan appliceras på i princip alla delar av staden, eftersom nästan vilken plats och funktion som helst kan studeras utifrån ett genusperspektiv.

5. Referenser

- Andersson, B. (2001). *Rädslans rum – trygghetens rum – ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet*. (Vinnova Rapport VR 2001:32). Lund: Vinnova. Tillgänglig: <http://www.vinnova.se/upload/EPiStorePDF/vr-01-32.pdf> [2016-05-17]
- Andersson, B. (2005). *RISK – Om kvinnors erfarenhet och fysisk planering*. Linköping: Linköpings Universitet. Centrum för kommunstrategiska studier. Tillgänglig: <https://www.isak.liu.se/cks/forskning/publikationer/copyoffilarkiv-bocker/1.433214/RISK.pdf> [2016-04-25]
- Brenner, A. (2006). *Shared Space som koncept för planering av det offentliga rummet i Sverige*. Examensarbete. Lund: Lunds universitet. Tillgänglig: <http://www.fot.se/documents/thesis149abscr.pdf> [2016-05-10]
- Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. 2. uppl. Malmö: Liber AB.
- Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 2. uppl. Lund: Studentlitteratur.
- Friberg, T., Listerborn, C., Andersson, B. & Scholten, C. (red.) (2005). Inledning. *Speglingar av rum: om könskodade platser och sammanhang*. Stockholm/Stehag: Brutus Östlings Bokförlag Symposion.
- Hirdman, Y. (2004). Genussystemet – reflexioner kring kvinnors sociala underordning. I: Carlsson Wetterberg, C. & Jansdotter, A. (red.) *Genushistoria – En historiografisk exposé*. Lund: Studentlitteratur, ss. 49-63.
- Lund, L. (2015). Männen får maka på sig. *Dagens Nyheter*, 26 november.
- Nordstrand, E. (2013). *Trafikintegrationens avtryck i stadsrummet – en studie om gångfartsområden*. Examensarbete. Uppsala: Sveriges lantbruksuniversitet. Tillgänglig: http://stud.epsilon.slu.se/5302/1/nordstrand_e_120226.pdf [2016-05-10]
- Statistiska Centralbyrån (2014). *På tal om kvinnor och män: lathund om jämställdhet 2014*. Örebro: Statistiska Centralbyrån, enheten för befolkningsstatistik. Tillgänglig: http://www.scb.se/Statistik/_Publikationer/LE0201_2013B14_BR_X10BR1401.pdf [2016-05-10]
- Uppsala kommuns kartverktyg (2016a). Bakgrundskarta. Tillgänglig: <http://kartan.uppsala.se/cbkort?&profile=allman&selectorgroups=themecontainer%20themegroup3&mapext=129356.8%206638019.2%20130316%206638620.8&layers=theme-allman-bakgrund-shp%20theme-allman-bakgrund-shp-text&profile=allman> [2016-08-24]
- Uppsala kommuns kartverktyg (2016b). Bakgrundskarta svartvit. Tillgänglig: <http://kartan.uppsala.se/?selectorgroups=themecontainer%20themegroup3%20themegroup11&mapext=129850.75%206638318.9%20129970.65%206638394.1&layers=theme-allman-bakgrund-bw-shp%20theme-allman-bakgrund-bw-shp-text%20theme-belagenhetsadressnummer&profile=allman> [2016-08-24]
- World Economic Forum (2014). *The Global Gender Gap Report*. Geneve: World Economic Forum. Tillgänglig: http://www3.weforum.org/docs/GGGR14/GGGR_CompleteReport_2014.pdf [2016-05-11]